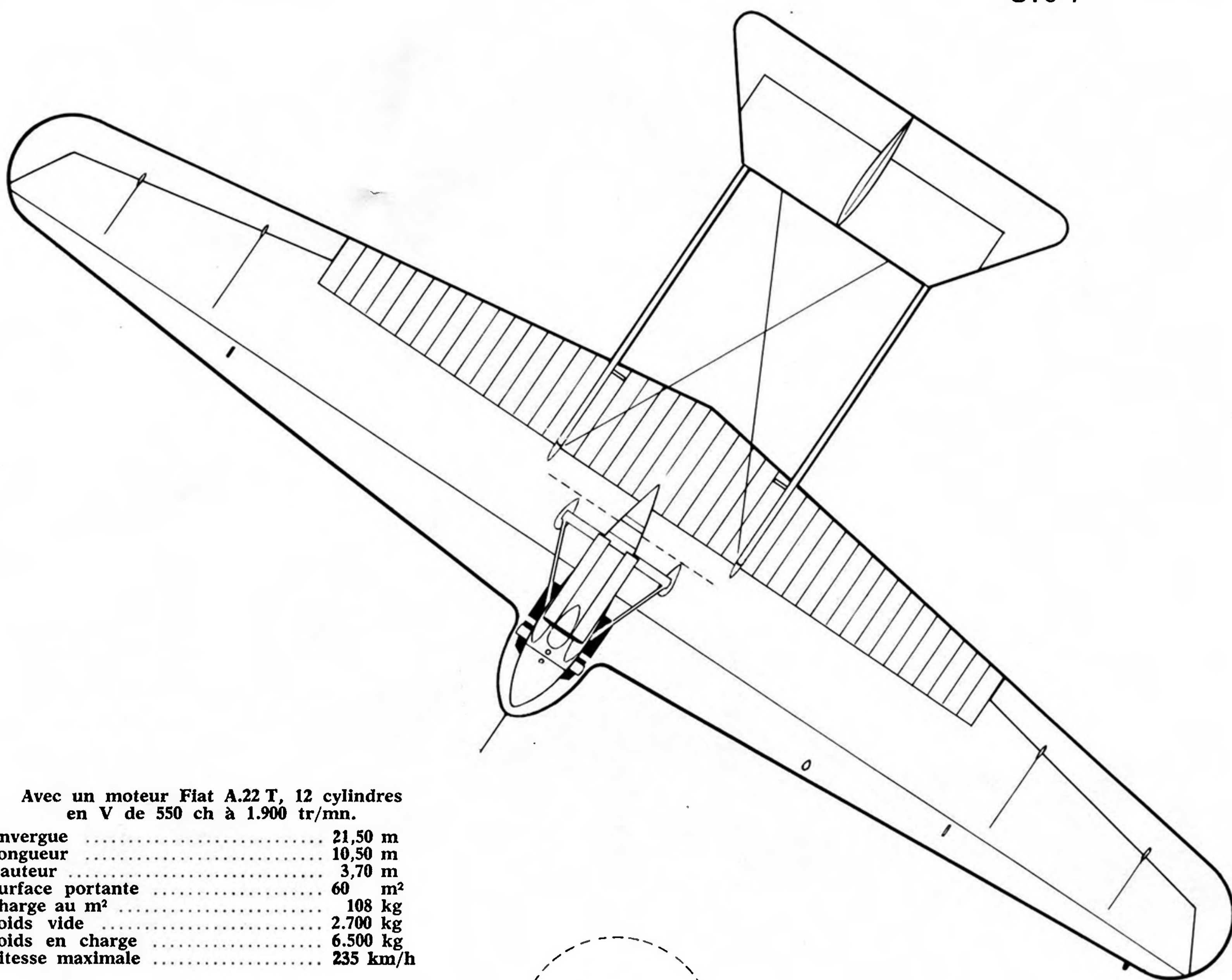
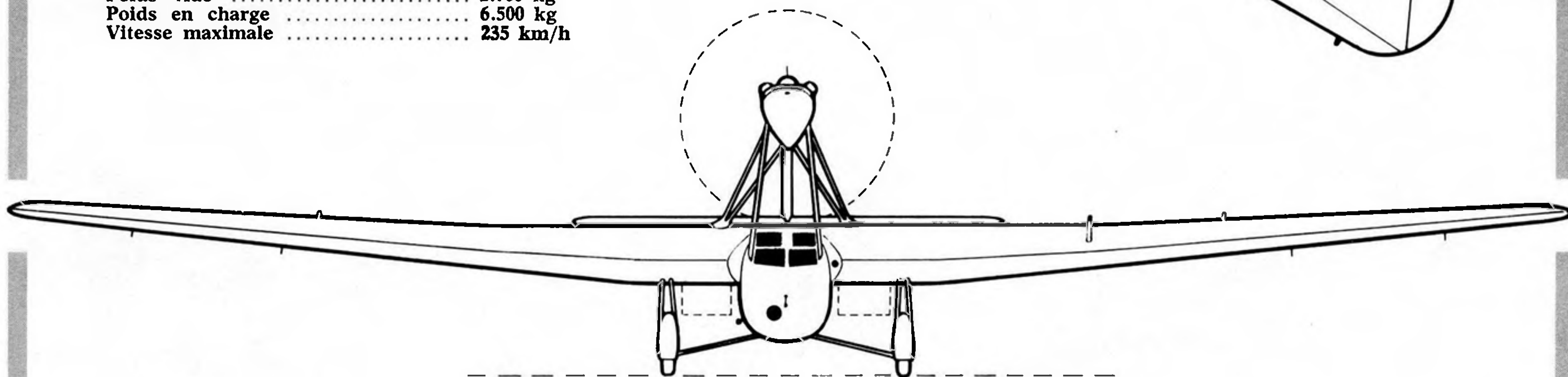


SAVOIA MARCHETTI
S.64



Avec un moteur Fiat A.22 T, 12 cylindres
en V de 550 ch à 1.900 tr/mn.

Envergure	21,50 m
Longueur	10,50 m
Hauteur	3,70 m
Surface portante	60 m ²
Charge au m ²	108 kg
Poids vide	2.700 kg
Poids en charge	6.500 kg
Vitesse maximale	235 km/h



0 1 2 3 4 M.

— M M —



Le Savoia Marchetti S.64

**battait des records
mais
tuait ses équipages**

Entre 1925 et 1935, se déroula ce que l'on peut appeler la grande bataille des records. Chaque pays essayait de monopoliser les performances dans des buts de prestige national ou politique. L'Italie de Benito Mussolini lança son aviation dans cette voie avec un dynamisme remarquable produisant des machines mémorables et mettant sur la sellette de grands pilotes.

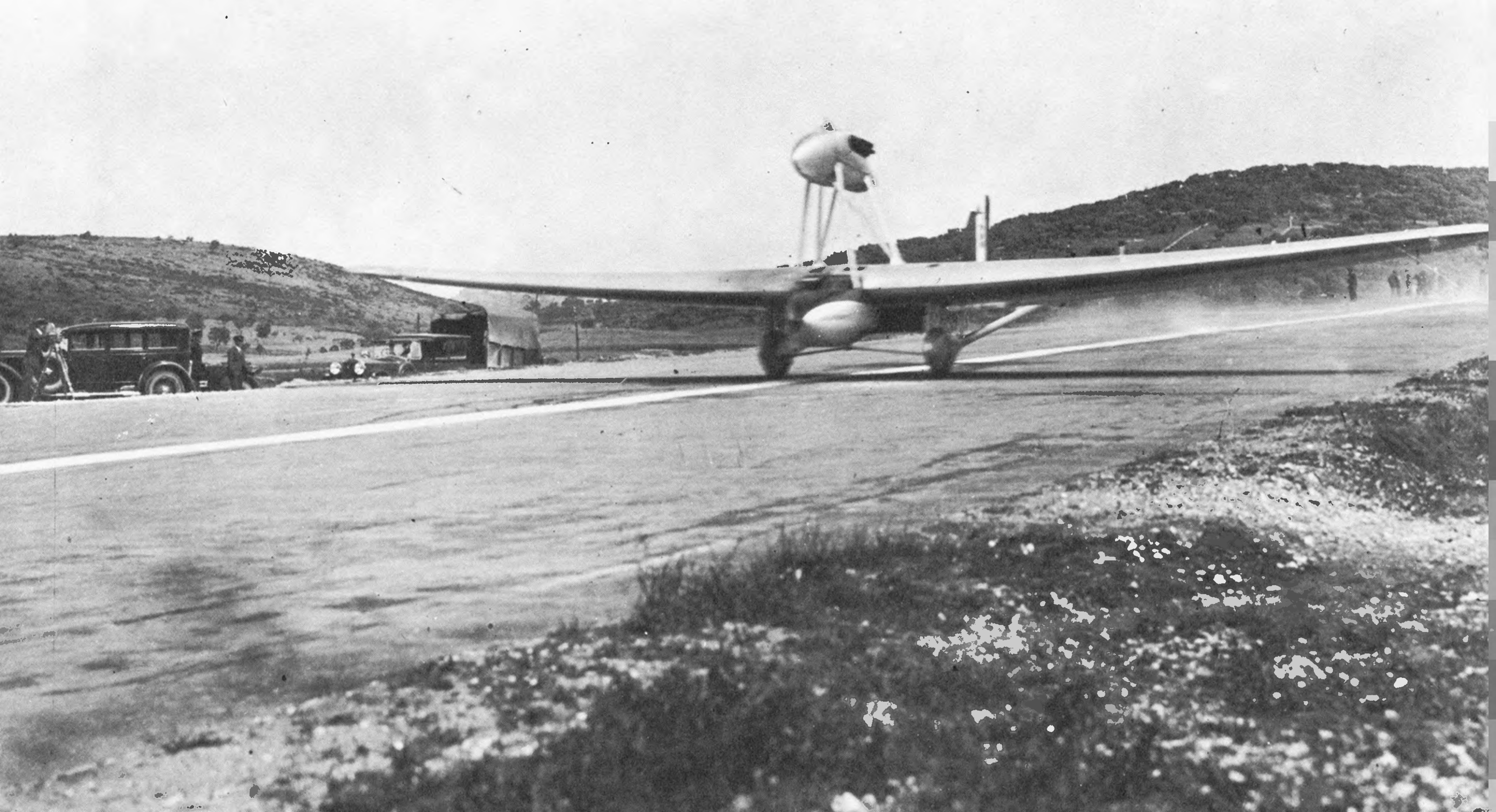
Un des avions spécialement créés pour ramener des records de durée à l'Italie fut le Savoia Marchetti S.64. L'appareil fut dessiné par l'ingénieur Alessandro Marchetti en s'inspirant de la lignée des hydravions S.55 et S.63. La formule utilisée se caractérisait surtout par la nette séparation des propulseurs et des empennages par rapport au fuselage. Les moteurs étaient montés sur des bâtis les éloignant de toute interaction avec l'aile et les empennages étaient supportés par des systèmes de poutres très fines. Naturellement le S.64 étant un appareil terrestre, la recherche de la finesse put être poussée à l'extrême (pour l'époque, c'est-à-dire en 1927) et on peut même dire que le S.64 se rapprochait assez de la formule aile volante. La voilure épaisse et de grand allongement, créée par Marchetti, entiè-

rement en bois, contenait les 27 réservoirs d'essence (pour une capacité de 7.000 litres), les radiateurs escamotables du moteur et la réserve d'eau de refroidissement. Les compartiments étanches de l'aile étaient prévus pour assurer une bonne flottabilité en cas d'amerrissage. Le mécanicien pouvait se glisser dans un tunnel pratiqué dans la partie épaisse de l'aile qui contenait aussi une couchette de repos.

En fait, le poste de pilotage venait s'appuyer sur l'avant de la voilure et était en communication directe avec elle. Les protubérances occasionnées par le cockpit, le moteur et le train d'atterrissage avaient été carénées d'une manière aussi parfaite que possible. Sur maquette de soufflerie, l'appareil démontra une finesse de 16, radiateurs escamotés. Cet avion de 6.500 kg était propulsé par un moteur de 550 ch seulement, ce qui promettait une course au décollage éprouvante. A l'intention du nouvel appareil, une piste spéciale était d'ailleurs préparée à Montecelio (Guidonia) près de Rome. Longue de 1.300 mètres, elle était en pente à 6,5 % dans ses 300 premiers mètres, ceci pour « encourager » le début du roulage de la machine... De plus, chaque poutre

par Michel Marrand

Départ pour un raid des années folles...
Le S.64 dévale la piste inclinée
de Montecelio, destination :
Porto Natal, au Brésil.





d'empennage portait à l'arrière un croc permettant d'amarrer l'avion au sol pendant les essais au point fixe, le couple de poussée du moteur, placé très haut, aurait pu en effet basculer l'avion sur le nez. La commande de ces crocs était évidemment à la disposition du pilote.

Le S.64 fut fabriqué à Sesto Calende chez SIAI puis transporté et monté sur le terrain de Cameri où son premier vol fut assuré le 3 avril 1928 par l'équipage Arturo Ferrarin (pilote), Carlo Del Prete (copilote) et Cappannini (mécanicien). L'appareil rejoignit ensuite Montecelio pour les décollages à pleine charge. Du 31 mai au 2 juin, il battit les records du monde de durée (58 h 34), de distance en circuit fermé (7.666 km) et de vitesse sur 5.000 km (139 km/h). Le grand départ eu lieu le 3 juillet, l'avion rejoignant le Brésil en 51 h de vol, couvrant 7.188 km (record mondial de distance...). L'équipage visait Natal mais, surpris par la nuit et la brume, se posait près du village de Touros, endommageant l'avion. Après réparations, l'avion s'enlisait à nouveau et au cours d'un vol de contrôle ultérieur à Rio de Janeiro l'appareil s'écrasait en mer, Del Prete trouvant la mort dans l'accident. Le deuxième avion du type, désigné

S.64 bis (I-SAAT), ne différait que par son hélice métallique à pas variable. Piloté par le prestigieux Umberto Maddalena avec Fausto Cecconi comme second, l'avion devait en principe reprendre en octobre 1929 le record de durée en circuit fermé détenu par les Allemands Zimmermann et Risticz sur monoplan Junkers avec 65 h 25. Une première tentative au départ de Montecelio le 17 octobre fut interrompue, le moteur donnant des signes de fatigue. Le décollage avait été effectué à 7.200 kg... Le 12 décembre, le mauvais temps força à l'abandon après 44 heures de vol, ainsi que le 26 après 22 h. Finalement, l'obstination de l'équipage fut récompensée le 30 mai 1930, l'avion tenant l'air 67 h 15 et couvrant 8.188,8 km (record battu).

C'était le chant du cygne; le 13 mars 1931, le S.64 bis volait de Cinisello (Milan) à Montecelio lorsque entre Marina di Pisa et Livourne l'avion cassait en l'air et s'écrasait, tuant son équipage : Lieutenant-Colonel Maddalena, Capitaine Cecconi et Sous-Lieutenant Da Monte.

La commission d'enquête concluait sur une rupture de la queue par suite de vibrations verticales dans certaines phases de vol et à certains régimes du moteur ●

S.64

Ci-dessous, à Montecelio, au point haut de sa piste de décollage, l'avion est préparé pour le raid. En-dessous, sur l'aérodrome de Cameri, le S.64 à l'époque de son premier vol, dévoile son étonnante (et fragile) structure. Le S.64 bis était semblable, sauf le fuseau moteur et l'hélice.

